

佐世保市地域公共交通網形成計画・本編

1. 計画の背景

- 佐世保市は、426.6k m²の広い面積を有しており、南北方向を軸として、乗合バス路線、および鉄道路線が市域をカバーしています。
 - 少ない平地に人口や事業所が集積している佐世保市では、市街地を縫うように運行するバス路線が数多く設定されており、多くの市民が日常的に利用していることから、バスの分担率が14%と全国でも非常に高い状況です。多くの市民がバスをはじめとする公共交通で市街地へ向かい、にぎわいのある中心市街地が形成されているのが特徴です。
 - 一方、市内の人口減少や高齢化が進行しており、公共交通機関の利用者は減少する傾向にあります。利用者減少に合わせて、適宜、バス運行本数の見直し等の改善を図っているものの、収入減によって事業者の収益性が低下する傾向にあります。また、ドライバー人材の不足や車両等の設備投資の必要性が高まるなど、事業者の経営環境は厳しさを増していると考えられます。
 - 市内では、西肥自動車、佐世保市交通局およびさせぼバスの3事業者が路線バスを運行していますが、各社で重複する区間も多いものの、ダイヤや本数設定は各事業者が独自で行っていることから、サービスの適正化を図ることが求められているところです。
 - 一方、鉄道については、市北部では松浦鉄道（MR）、南部では九州旅客鉄道（JR九州）（佐世保線・大村線）が運行を行っており、通学等の市内の移動需要、および広域的な輸送を担っています。近年は市外からの来訪者が増加しており、鉄道の利用も微増傾向にあります。
 - 佐世保市にはハウステンボスが立地し、また九十九島・平戸方面への玄関口ともなっているなど、国内外からの来訪者が集まる観光資源の豊富なエリアです。広域連携による観光振興の取り組みが進められるなか、観光・集客施策と連携した公共交通の利用促進を展開することが求められます。
- 国においては、平成25年に『交通政策基本法』が定められ、27年2月に同法に基づく交通政策基本計画が閣議決定されるとともに、26年5月には『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』が一部改正されました。まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性を確保し、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークを形成することや、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ、住民の協力を含む関係者の連携、といった方向性が示されたところです。
- このような状況のなか、佐世保市においても、まちづくりと一体となった公共交通のネットワークの再編や来訪者を対象とした需要創造も視野に入れた、公共交通ネットワークの整備に関する計画策定が求められているところです。
 - 以上を背景に、佐世保市では地域公共交通活性化協議会を発足させ、「地域公共交通網形成計画」を策定することとしました。

2. 計画の位置づけ

・まちづくりに係る計画として、佐世保市総合計画や佐世保市都市計画マスタープラン等があります。これらの上位計画を踏まえながら、コンパクトなまちづくりや利便性の高い公共交通ネットワークを充実させることにより、持続可能で住みやすい地域社会を実現することを旨とする「地域公共交通網形成計画」を策定します。

3. 計画の期間

・佐世保市地域公共交通網形成計画の対象期間は、10年間を展望しながら、概ね平成31年度までの5年間とします。5年後を目処として目標を設定し、それまでの取り組み状況や目標の達成度、周辺状況等を踏まえた検証について、協議会を定期的を開催して行うとともに、社会情勢の変化に合わせ、必要に応じて計画の見直しを図ります。

4. 計画の区域

・長崎県佐世保市内としますが、必要に応じて区域の見直しを図ります。なお、佐々町は、現時点では計画の区域には含まれませんが、地域の交通流動等の観点で、現在の区域と密接に関係していることから、その状況等をできるだけ踏まえた計画の内容としています。

5. 基本方針

(1) 佐世保市における公共交通ネットワークの方向性

・426.6k m²に及び広い市域を有する佐世保市では、離島を除く全ての地域拠点どうしが鉄道および乗合バスによって結ばれており、都市計画マスタープランに示された「多極が連携した都市構造」を踏まえた公共交通ネットワークが整備されていると考えられます。

・このうち、市域を主に南北に縦断する鉄道については、市の郊外部を中心に、通勤・通学を始めとした市民の日常生活を支えるとともに、市民の市外への移動や市外からの来訪者の受け入れなど、広域的な輸送手段として、その役割を果たしてきました。今後とも、郊外を中心とした市民の日常的な移動手段として、また増加する佐世保市への観光客の輸送手段として、バスや他交通モードとの連携を進めながら、その役割を発揮していくことが期待されています。

・一方、乗合バスについては、自動車利用の普及、人口減少等から、全国的傾向に違わず、本市においてもバス利用者は減少していますが、市の中央部及びその周辺地域、また鉄道駅がない郊外部を中心に路線ネットワークが形成されており、その利用率は全国と比較しても高く、市民生活に密着した存在となっています。公共交通ネットワークに大きな位置を占めるバスについて、人口減少に対応した持続可能な経営を図りつつ、バス間や他モードとの連携を強化し、高齢者を含め、自家用車に過度に依存しなくて済む生活移動を支えていくことが期待されています。

・以上のように佐世保市においては、既に鉄道と乗合バスを軸とする公共交通ネットワークが形成されているとともに、鉄道および乗合バスについては概ね住み分けがなされていると考えられます。

・これからは、現状の公共交通ネットワークを維持するとともに、まちづくりや観光振興、高齢者福祉、教育や子育て支援、地球温暖化対策等の幅広い分野との連携を図りながら、利用者ニーズに沿った効率的な事業への改善や利用促進、交通モード間の連携を積極的に推進し、より一層利便性が高い公共交通ネットワークをめざします。そのことにより、地域の人口減少の中、利用者の減少を最小限に止め、増加傾向にある来訪者の利用を増加させることで持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指します。

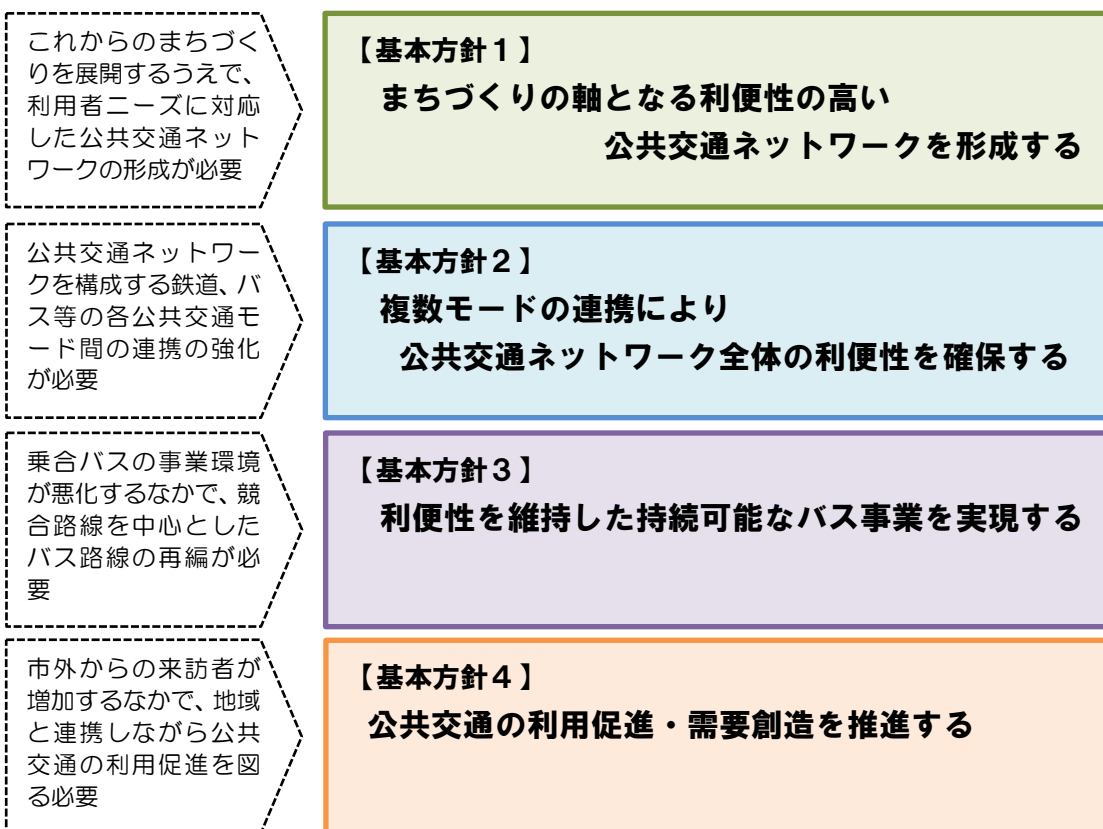
(2) 公共交通ネットワーク形成の基本方針

市民に親しまれ来訪者にやさしい公共交通づくり


本市では、これまでも路線バスや鉄道等の公共交通を基軸としてまちづくりを推進してきました。定住人口が減少する中、公共交通ネットワークを維持・形成するためには、来訪者も含めたすべての人にとって、やさしく、わかりやすい公共交通づくりを進めます。

まちづくりや中心市街地活性化、観光振興、高齢者福祉・健康増進、教育・子育て支援、地球温暖化対策など、地域が展開する諸施策と連携しながら、市民・利用者や事業者、商店、教育機関、医療・福祉機関等の多様な参画を得ながら、利便性の高い、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図ります。

佐世保市における公共交通の4つの課題に対応して、以下のとおり基本方針を示します。



基本方針1：まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通ネットワークを形成する

- 佐世保市は、近年の市町村合併を経て、市街地や中山間地、離島等の多様な地域から構成される、426.6k m²に及ぶ広い市域を有しています。中心市街地やその周辺地域に人口や事業所が集積する一方、郊外部においても集落や事業所等が点在しており、鉄道とバスを中心に、これらをつなぐ全市的な公共交通ネットワークが形成されてきました。
 - 人口減少や来訪者の増加といった環境変化に的確に対応するためには、都市計画マスタープランに示された「多極が連携した都市構造」に沿った現状の公共交通ネットワークの利便性を維持するのみでなく、さらに利便性の高い公共交通ネットワークの維持・向上が求められています。
- 
- 鉄道とバスの役割分担等、各交通モードの役割やバスのタイプごとの役割を踏まえながら、市民や来訪者の移動ニーズに対応するため、公共交通の軸の形成や結節点の強化などを図り、効率的かつ利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。

鉄道・バスのタイプと役割、整備の方向性

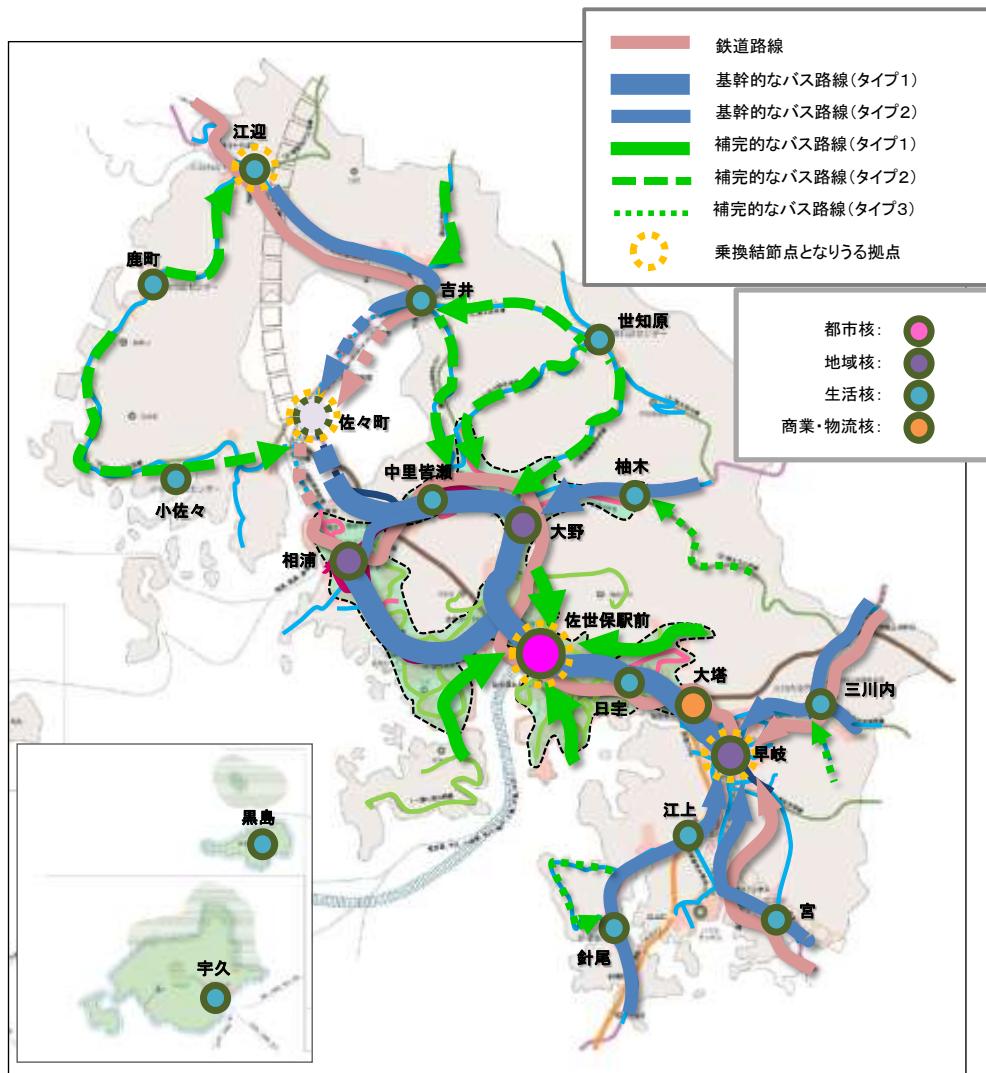
タイプ		役割	整備の方向性	該当する路線
鉄道路線		<ul style="list-style-type: none"> ・主要都市軸を形成し、市外と市内、および市内の「都市核」、「地域核」、「生活核」を結ぶ。 ・市内外との広域的な移動や、通学をはじめとした市内の移動を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の広域的な移動ニーズに対応したサービスの充実／見直し ・増加する市外からの来訪者の移動ニーズへの対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR九州佐世保線・大村線 ・松浦鉄道
基幹的なバス路線	タイプ1	<ul style="list-style-type: none"> ・主要都市軸を形成し、「都市核」と「地域核」を結ぶ。 ・市内のバス交通を中心とした公共交通網の基幹となる。 ・需要が多く、市域全体の公共交通ネットワークを経営的にも下支えする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に見合った十分な本数・輸送力の確保 ・速達性等の利便性の向上 ・効率化を通じた収益性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・(佐々)～中里皆瀬～大野～佐世保駅前～早岐 ・相浦～日野～佐世保駅前～早岐
	タイプ2	<ul style="list-style-type: none"> ・主要都市軸を形成し、「地域核」や交通結節点と「生活核」を結ぶ。 ・市内のバス交通を中心とした公共共通網の基幹となる。 		<ul style="list-style-type: none"> ・江迎～吉井～(佐々) ・中里皆瀬～相浦 ・大野～柚木 ・早岐～江上～針尾 ・早岐～三川内 等々
補完的なバス路線	タイプ1	<ul style="list-style-type: none"> ・都市核、地域核と周辺住宅地間の移動手段 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域での市民の移動ニーズに的確に対応したサービスの充実／見直し ・需要に応じた効率的なサービスへの転換(小型車両利用等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・天神、十郎原団地線 ・山祇線・木風線 ・山手循環線 ・花高団地線 等々
	タイプ2	<ul style="list-style-type: none"> ・主に「生活核」どうしを結ぶ。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。 		<ul style="list-style-type: none"> ・吉井～中里皆瀬(～大野) ・吉井～世知原～大野(菰田および知見寺経由) ・江迎～鹿町～小佐々(～佐々) 等々
	タイプ3	<ul style="list-style-type: none"> ・生活核と周辺集落間の移動を担う。 ・補完的な役割（フィーダー的役割）を担う。 		<ul style="list-style-type: none"> ・上三川内線 ・口木線 ・上宇戸線 等々

主な交通結節点の役割と整備の方向性

場 所	役 割	整 備 の 方 向 性
佐世保駅前	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部における、鉄道とバス路線、及び基幹的なバス路線と補完的なバス路線との乗換・乗継 ・市内外との広域的な乗継・乗換拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的・拠点的な乗換・乗継結節点として、来訪者を含めた利用者の利便性向上や情報発信力の強化を図る。
早岐駅	<ul style="list-style-type: none"> ・市南部における、鉄道とバス路線、及び基幹的なバス路線と補完的なバス路線との乗換・乗継 	<ul style="list-style-type: none"> ・早岐駅を中心とした商業・業務地の形成や住宅等市街地の発展等まちづくりの動向も踏まえ、利用者の移動ニーズに対応した結節機能の形成を図る。

(注) 市外の佐々町についても市北部における鉄道とバス路線及び基幹的なバス路線と補完的なバス路線との乗換・乗継拠点の役割を担う重要な結節点である。

鉄道・バスの公共交通ネットワーク



基本方針2：複数モードの連携により公共交通ネットワーク全体の利便性を確保する

- 佐世保市では、佐世保市交通局、西肥自動車、させぼバスの3社の路線バス事業者、九州旅客鉄道（JR九州）と松浦鉄道の2社の鉄道事業者、複数のタクシー事業者など、多くの交通事業者が公共交通の運営を担っています。

- 公共交通ネットワーク形成の推進にあたっては、それぞれの交通モードの特徴を活かした適切な役割分担、他交通モード間での乗継や乗換利便性の向上、競合している区間での運行便のダイヤ分散化等を通じて、公共交通ネットワーク全体の利便性の維持・向上および効率的な事業運営を実現します。

松浦鉄道



鉄道—鉄道の連携



九州旅客鉄道（JR九州）佐世保線・大村線

西肥自動車



バス—バスの連携

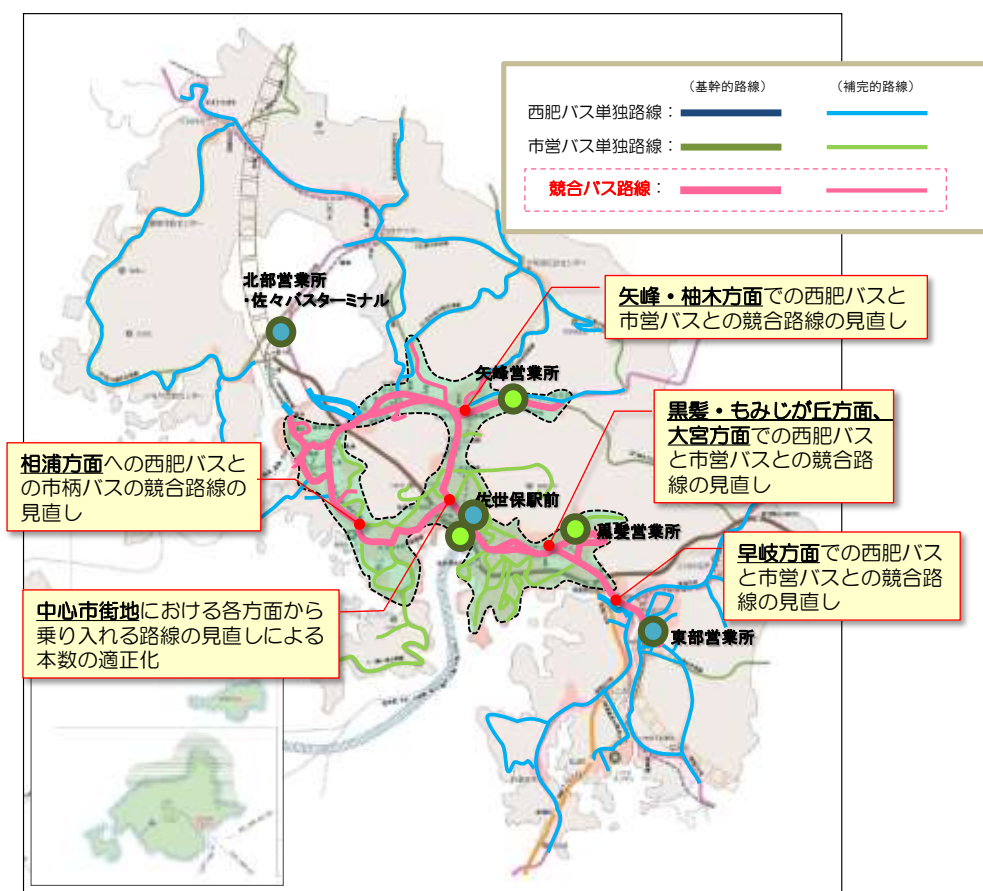


佐世保市交通局

基本方針3：利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する

- 佐世保市においては、周辺地域から中心部を結ぶバス路線を中心に、長距離のバス系統が多く運行されている一方、市街地周辺部の住宅地をきめ細やかに結ぶ路線も多数設定されている等、地方都市の中では路線バス網が発達している地域といえます。
 - こうした利便性の高いバスネットワークを維持するとともに、必要となるサービスを提供していくためには、思い切った路線再編をはじめ、抜本的な経営改善を図り、事業者が保有する限られた経営資源（ドライバー人材、車両等）を効率的・効果的に活用していく必要があります。
- ▽
- 将来の需要予測等を踏まえながら各路線のサービスを需要に見合った適切な水準に見直し、これらを効率的に組み合わせたネットワーク形成を目指します。
 - これからのバス事業の運行体制について、1つの事業者でバス事業を統括して行う一体化の可能性の検討を推進したうえで、最適なバス運行体制のもとでの抜本的なバス路線の再編および利用者の利便性の確保・向上策を図ることにより、将来的にも持続可能なバスネットワークの構築を進めます。

競合路線における見直し




（注）バス事業者の路線については、以下のとおり表示します。
 西肥自動車：西肥バス 佐世保市交通局（させぼバス含む）：市営バス

基本方針4：公共交通の利用促進・需要創造を推進する

・朝夕の職場への通勤や高校・大学への通学、三ヶ町・四ヶ町をはじめとする中心市街地等への買い物、医療機関への通院をはじめ、佐世保市の公共交通は市民生活のなかで幅広く利用されています。

・近年、増加傾向にある市外からの来訪者も含めて、さらなる利用促進を図るためには、市民・利用者の移動ニーズ、生活ニーズに的確に対応したサービスの充実が求められます。



・そのためには、わかりやすいダイヤ設定や乗り場の整備、佐世保駅前等の拠点やHP等での情報提供の充実を図るとともに、バス、鉄道、タクシー等の交通事業者はもとより、市民・利用者、商店、観光関連機関、教育機関、福祉機関等も幅広く参加しながら、分野横断的に利用促進策を検討し、実行することによって、来訪者も含めた需要創造を図ります。

6. 計画の目標設定

・4つの基本方針に沿って、計画期間において達成すべき目標について、下記の通り数値指標および目標値を設定します。

目 標	数 値 指 標	数値指標の説明	現状値	目標値 (5年後)	出 典
まちづくりの軸となる 利便性の高い公共 交通ネットワークを 形成する	「離島を除く地域拠点（都市核・地域核・生活核）が鉄道又は路線バスで結ばれている」割合を維持する	都市軸を形成し、都市拠点（都市核・地域核・生活核）を結ぶ鉄道・路線バスの基幹的なネットワークの充足度を示す指標。すべての地域拠点が鉄道・路線バスで結ばれている状況を100%とする。	100%	100% (現状維持を目標とする。)	—
	「通勤・通学における公共交通（鉄道・バス等）の利用率（分担率）」を維持・増加させる	通勤・通学輸送が都市における公共交通の基幹的な役割であると考えたうえで、公共交通ネットワークの利用状況を示す指標。	18.5% (平成22年)	19.0% (現状維持を目標とする。)	国勢調査
	「交通不便地区対策の実施箇所数」を増やす	現在の鉄道やバス路線ネットワークが行き届いていない地区への接続や、バス路線が赤字となっており将来的に廃止の可能性のある地区での対策など、補完的なネットワーク整備の進捗状況を示す指標。	3か所 (中通、大野、世知原)	6か所 (現状の3か所に加えて、現在進めている旧合併地域や市南部の地区について2地区を目標とする。更に赤字バス路線の代替手段として1地区を目標とする。)	—
複数モードの連携により公共交通ネットワーク全体の利便性を確保する	「複数の交通モード間の連携策」を増やす	複数交通モード間の連携策の進捗状況を示す指標。具体的には、以下の施策・事業の実施数を集計するものとする。 —複数交通モード間の連携に関する情報提供等の取り組み件数 —複数交通モード間の利用における割引制度等の導入件数 —パーク＆ライドの件数	9件 ・パーク＆ライド6か所（江迎鹿町、上相浦、皆瀬、左石、佐世保、早岐） ・サンキューバス（九州内のバス事業者で連携した企画切符） ・スマートカード（長崎県内のバスとMR、長崎電気軌道で共通して利用できるICカード） ・佐世保観光バスポート（交通局の1日乗車券と連携したJRの企画切符）	14件 (現状の9件に加えて、1年に1件ずつ増やしていくことを目標とする。)	—
利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する	「乗合バス路線における実車走行キロあたり利用者数」（運行効率を表す指標）を維持・増加させる	乗合バス事業の運行効率を示す指標。3事業者間の加重平均値とする。	1.31人/キロ (H25年度、西肥自動車、佐世保市交通局、させぼバスの加重平均値)	1.38人/キロ (下記の収支率が94.4%→100%に改善した場合、収入を一定とすれば運行効率は $100 \div 94.4\% = 1.06$ 倍に高める必要がある。そこで、平成25年度の実績値 $1.31 \text{人/キロ} \times 1.06 = 1.38 \text{人/キロ}$ を目標値とする。)	事業者データ (合計値)
	「乗合バス事業の収支率（経常収益÷経常費用、補助金を除く）」を改善する	事業者における収支状況を示す指標。3事業者の加重平均値とする。	94.4% (H25年度、西肥自動車、佐世保市交通局、させぼバスの加重平均値)	100% (収支が均衡することを目標とする。)	事業者データ (合計値)
公共交通の利用促進・需要創造を推進する	「地域が連携して企画・実現した利用促進の取り組みの数」を増やす	行政と事業者、商店街や大学・学校、病院など、地域が連携した利用促進策の導入状況を示す指標。	0件	5件 (1年1件ずつ増やすことを目標とする。)	—
	「通勤・通学における公共交通（鉄道・バス等）の利用率（分担率）」を維持・増加させる	通勤・通学利用における公共交通の利用状況に係る指標。	18.5% (平成22年)	19.0% (現状維持を目標とする。)	国勢調査
	「通勤・通学定期券・敬老福祉特別乗車証以外の利用者（来訪者含む）」を維持させる	通勤・通学以外の日常生活での利用や、観光客等の来訪者の利用状況に係る指標。	1100万人/年 (平成25年度)	1100万人/年 (現状維持を目標とする。)	事業者データ (合計値)

7. 目標達成のための施策

【施策体系】

基本方針	施 策	
(1) まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通ネットワークを形成する	① 幹線・支線ネットワークの構築	i) バス路線の「幹線（基幹的な路線）」「支線（補完的な路線）」の仕分け・サービス基準設定
	② 基幹的な路線の利便性改善	i) 基幹的な路線でのダイヤ改善
	③ 市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し	i) 補完系統の輸送サービスの改善
		ii) 交通不便地区対策の充実（住宅地等） iii) 交通不便地区対策の充実（郊外）
④ 交通結節点の強化とそれを軸としたネットワークの形成	i) 交通結節点の整備・形成	
(2) 複数モードの連携により公共交通ネットワーク全体の利便性を確保する	① 鉄道—バス、鉄道—鉄道の連携による利便性向上	i) 鉄道とバスの乗継や競合区間の利用者選択の拡大 ii) 鉄道—鉄道（JRとMR）の連携による利用促進① iii) 鉄道—鉄道（JRとMR）の連携による利用促進② iv) 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上
	② 多様な交通モードとの連携	i) パークアンドライド施設や駐輪施設の充実・活用
(3) 利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する	① 需要と供給に見合ったサービスの適正化	i) 需要と供給に見合ったサービスの適正化
	② 競合区間の見直し	i) 中心市街地に乗り入れる各路線の見直しを通じた適正化
		ii) 相浦方面の路線の見直し
		iii) 黒髪・もみじが丘、大宮方面の路線の見直し
		iv) その他路線の見直し
	③ 車両運行効率化のための車庫等の既存資源の利活用	i) 事業者間の営業所機能等の融通 ii) 新たな車両転回・乗務員交代等の拠点の設置
④ 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入	i) 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入検討	
⑤ 労働力不足への対応、労働環境の改善	i) 労働力不足への対応、労働環境の改善	
(4) 公共交通の利用促進・需要創造を推進する	① 利用者・来訪者に対するわかりやすい情報提供の充実	i) 来訪者に対する情報提供の充実
		ii) 地域住民・利用者等に対する情報提供・意識啓発の推進
		iii) 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上（再掲）
		iv) バスロケーションシステムの導入検討
	② すべての人が移動しやすい環境整備	i) 低床車両の導入促進
		ii) バス停の乗り降りしやすい環境の整備
	③ 多様な交通モードとの連携	i) パークアンドライド施設や駐輪施設の充実・活用（再掲）
④ ICカードの機能拡大	i) ICカードの更新を踏まえた機能拡大の検討	
⑤ 地域が連携した各種利用促進策の企画・開発	i) 鉄道駅や停留所等の有効活用	
	ii) 観光・商業施策等との連携	
	iii) 健康・福祉施策等との連携	
⑥ ホスピタリティーの充実	i) 外国人来訪者等への対応	

【各施策の概要】

・実施時期については以下のとおりです。

- 短期：2～3年で実現（平成29年度までに実現）
- 中期：4～5年で実現（平成31年度までに実現）
- 長期：6～10年で実現（平成36年度までに実現）

（1）まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通ネットワークを形成する

-①幹線・支線ネットワークの構築

施策名	(1) -①- i) バス路線の「幹線（基幹的な路線）」「支線（補完的な路線）」の仕分け・サービス基準設定		
実施概要	・「佐世保市都市マスタープラン（平成22年度）」での将来都市構造における都市軸と整合させながら、市内バス路線の「基幹的な路線」「補完的な路線」の仕分け、および各路線タイプの役割や整備方針に基づいたサービス基準の設定・見直しを行います。		
実施主体	バス事業者	実施時期	短～中期

-②基幹的な路線の利便性改善

施策名	(1) -②- i) 基幹的な路線でのダイヤ改善 (地域公共交通再編事業)		
実施概要	・佐々バスセンターや東部営業所を起点とした主に郊外からの長距離の基幹的なバス路線について、運行を等間隔化するとともに、佐世保駅前等の市内中心部における発車時刻を毎時〇分発といった特定時刻に統一するなど、わかりやすいダイヤに改善します。		
実施主体	バス事業者	実施時期	短～中期

-③市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し

施策名	(1) -③- i) 補完的な路線の輸送サービスの改善		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・P69の「鉄道・バスのタイプと役割、整備の方向性」のバスの補完的な路線について、通院時間帯において病院を結節点にするなど、時間帯別の需要・供給バランスを踏まえた、きめ細やかな系統・ダイヤ等の改善を図ります。 ・比較的運行頻度の多い補完的な路線において、等間隔運行の導入を検討します。 		
実施主体	バス事業者	実施時期	短～中期

施策名	(1) -③- ii) 交通不便地区対策の充実（住宅地等）（地域公共交通再編事業）		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・道幅の狭い市街地内・周辺の住宅地など、比較的需要の多い不便地区対策に対しては、超小型バスを導入し既存の補完的な路線の延長・迂回等によって対応できないか、必要性のある対象地区を抽出し、運行計画案を作成します。 		
実施主体	佐世保市（企画部署）、バス事業者	実施時期	短～中期

施策名	(1) -③- iii) 交通不便地区対策の充実（郊外）（地域公共交通再編事業）		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外の過疎地域など需要の少ないエリア（赤字バス路線）においては、定期定路線運行型のバス路線から区域運行型デマンドタクシーへの転換について可能な対象地区を抽出し、運行計画案を作成します。 		
実施主体	佐世保市（企画部署）、バス・タクシー事業者	実施時期	短～中期

-④交通結節点の強化とそれを軸としたネットワークの形成

施策名	(1) -④- i) 交通結節点の整備・形成 (地域公共交通再編事業)		
実施概要	・都市マスタープラン上の地域核である早岐地域について、鉄道駅を中心にした商業・業務地の形成や住宅等市街地の発展等まちづくりの動向も踏まえ、周辺の新興住宅地や南部方面等からの移動と佐世保市街方面に向かう鉄道及びバスとの交通結節点となる早岐駅のネットワーク機能を高めます。 ※例えば、早岐駅前東口のロータリーを活用して、鉄道や次の交通手段の間の乗継を前提とした抜本的な路線への再編や、乗継・乗換割引の導入等の可能性を検討し以下のような具体案を作成します。 <ul style="list-style-type: none"> ・南部各地域から早岐への区間運行バス ・周辺住宅地と結ぶ地域バス ・早岐から中心市街地方面への急行バス 		
実施主体	佐世保市（企画・都市整備部署）、バス事業者、鉄道事業者	実施時期	長期

(2) 複数モードの連携により公共交通ネットワーク全体の利便性を確保する

-①鉄道ーバス、鉄道ー鉄道の連携による利便性向上

施策名	(2) -①- i) 鉄道とバスの乗継や競合区間の利用者選択の拡大 (地域公共交通再編事業)		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅におけるバス乗場等の情報案内の整備とともに、鉄道とバスの事業者間の割引や共通定期券の導入、乗継時間やダイヤの調整等を推進します。 (但し、JRのICカードとバス事業者・MRのスマートカードとの連携については課題が多く今計画期間においては実現困難と判断) 		
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、 佐世保市（企画部署）	実施時期	短～中期

施策名	(2) -①- ii) 鉄道ー鉄道（JR九州とMR）の連携による利用促進①		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な観光振興を推進するため、JR観光列車からMRへ、MRからJR観光列車への人の流入を検討します。 		
実施主体	鉄道事業者、佐世保市（観光部署）	実施時期	短～中期

施策名	(2) -①- iii) 鉄道ー鉄道（JR九州とMR）の連携による利用促進②		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・現在運行されているMRによる早岐駅までの乗り入れ運行の継続を行います。また、現時点での直通運転拡大は見込まれないものの、中長期的な課題として、移動需要を踏まえたJRとMRとの定期スルー運行の今後の拡大の可能性について検討します。 		
実施主体	鉄道事業者、佐世保市（企画部署）	実施時期	中～長期

施策名	(2) - ① - iv) 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上 ((4) - ① - iii) にて再掲)		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・佐世保駅前において、鉄道ーバス間の乗換やバスーバス間の乗継等を円滑化するため、わかりやすいサイン表示を設置するとともに、離島航路への乗換を円滑化するためのサイン表示等の充実を図ります。 ・バス事業者が連携した方面別の乗り場の整備を推進します。 		
実施主体	バス事業者、鉄道事業者、 佐世保市（企画部署）	実施時期	短～長期
関係機関	公安委員会、道路管理者、佐世保市（港湾部）		

②多様な交通モードとの連携

施策名	(2) - ② - i) パークアンドライド施設や駐輪施設等の充実・活用 ((4) - ③ - i) にて再掲)		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街活性化等の集客施策や商業施設等の駐車場活用策等と連携し、パークアンドライド (P&R) の活用促進を図るとともに、需要に応じて安価かつ十分なスペースのパークアンドライド (P&R) 施設や駐輪施設の整備・充実を図ります。また、観光客等の来訪者用の交通としてレンタサイクルの活用方策についても検討します。 		
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、 佐世保市（企画・都市整備・観光部署）	実施時期	短～中期
関係機関	道路管理者		

(3) 利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する

-①需要と供給に見合ったサービスの適正化

施策名	(3) -①- i) 需要と供給に見合ったサービスの適正化		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> バス路線全般について、利用者の移動ニーズ・生活ニーズに対応して、運行時間や運行区間・経由地等の細やかな見直しや運賃改定など、需要と供給に見合ったサービスの適正化を図ります。 		
実施主体	バス事業者、佐世保市（企画部署）	実施時期	短～中期

-②競合区間の見直し

施策名	(3) -②- i) 中心市街地に乗り入れる各路線の見直しを通じた適正化 (地域公共交通再編事業)		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 基幹的な路線および郊外の補完的な路線は西肥バス、中心市街地およびその周辺における補完的な路線は市交通局（させぼバス含む）が担うことを原則に、郊外から中心市街地に乗り入れる西肥バス及び市交通局の各路線の見直しを通じて、中心市街地に乗り入れるバスの運行本数を適正化します。 なお、郊外の非競合区間について、状況に応じ、乗換拠点の活用により、運行頻度の維持又は向上を推進します。 		
実施主体	バス事業者、佐世保市（企画部署）	実施時期	短～中期

施策名	(3) -②- ii) 相浦方面の路線の見直し (地域公共交通再編事業)		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 相浦方面（相浦棧橋・木宮町等）の基幹的な路線については原則、西肥バスによる運行とし、補完的な路線については、市交通局（させぼバス含む）による運行としたうえで、各系統の運行区間・運行頻度等を見直し、総本数を適正化します。 利用者の利便性を維持・向上させるため、事業者間の乗り継ぎの利便性を確保します（ダイヤ調整、乗り継ぎ割引等）。 重複区間における共通定期券の導入可能性を検討します。 		
実施主体	バス事業者、佐世保市（企画部署）	実施時期	短～中期

施策名	(3) - ② - iii) 黒髪・もみじが丘、大宮方面の路線の見直し (地域公共交通再編事業)		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・黒髪・もみじが丘、大宮方面の補完的な系統については、原則、市交通局（させぼバス含む）の役割を前提として、両事業者の輸送実態や役割分担のあり方および本数配分について検討し適正化を図ります。 ・利用者の利便性を維持・向上させるため、事業者間の乗り継ぎの利便性を確保します（ダイヤ調整、乗り継ぎ割引等）。 ・重複区間における共通定期券の導入可能性を検討します。 		
実施主体	バス事業者、佐世保市（企画部署）	実施時期	短～中期

施策名	(3) - ② - iv) その他路線の見直し (地域公共交通再編事業)		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・南部・早岐方面は西肥バスの分担とする等、上記施策（3） - ② - ii）、（3） - ② - iii）以外の競合路線について、両事業者の輸送実態や役割分担のあり方および本数配分について検討し適正化を図ります。 (大塔周辺までの役割を交通局も担うべきかは要検討) 		
実施主体	バス事業者、佐世保市（企画部署）	実施時期	短～中期

-③車両運行効率化のための車庫等の既存資源の利活用

施策名	(3) - ③ - i) 事業者間の営業所機能等の融通		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の見直しの際に必要となると想定されるため、各事業者の営業所・車庫の相互融通によって、バス運行の効率化も図ります。 		
実施主体	バス事業者	実施時期	短～中期

施策名	(3) -③- ii) 新たな車両転回・乗務員交代等の拠点の設置		
実施概要	・路線の見直しの際に必要となると想定されるため、民間商業施設や公共施設・医療機関等の駐車場等を活用した、拠点設置の可能性について検討し活用計画案を作成します。		
実施主体	バス事業者、佐世保市等	実施時期	長期

-④ 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入

施策名	(3) -④- i) 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入検討		
実施概要	再編による利用者の利便性の維持・向上のため、事業者間での乗継割引や、各事業者のバスに乗りできる共通定期券の等の導入を検討します。路線再編の方針（明確に路線の役割分担を行うのか等）によって望ましい手法が異なるものと考えられるため、路線再編の検討に合わせて具体案を作成します。		
実施主体	バス事業者、佐世保市（企画部署）	実施時期	短～中期

-⑤ 労働力不足への対応、労働環境の改善

施策名	(3) -⑤- i) 労働力不足への対応、労働環境の改善		
実施概要	・ダイヤの見直しや一部路線の再編等により、需要に見合ったサービス供給へと適正化することによって、事業者における要員不足を解消するとともに、収益性の高い環境を構築し、従業員の待遇改善を図ります。		
実施主体	バス事業者	実施時期	短～中期

(4) 公共交通の利用促進・需要創造を推進する

-①利用者・来訪者に対するわかりやすい情報提供の充実

施策名	(4) -①- i) 来訪者に対する情報提供の充実		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 観光客や転入者向けのわかりやすい情報提供のため、公共交通地図を含めた公共交通パンフレットを作成・配布します。 インターネット等において、路線・ダイヤや運行状況等のわかりやすい情報提供を推進します。 		
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、 佐世保市（企画・観光部署）	実施時期	短期

施策名	(4) -①- ii) 地域住民・利用者等に対する情報提供・意識啓発の推進		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の日常的な公共交通利用を促進するため、路線・ダイヤ等の状況や公共交通利用のメリット等に係る情報提供、各種イベントの実施等を通じて、住民・利用者に対する意識啓発を推進します。 		
実施主体	佐世保市（企画部署）、鉄道事業者、 バス事業者、タクシー事業者	実施時期	短期
関係機関	地域住民・利用者等		

施策名	(4) -①- iii) 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上（再掲）		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 佐世保駅前において、鉄道ーバス間の乗換やバスーバス間の乗継等を円滑化するため、わかりやすいサイン表示を設置するとともに、離島航路への乗換を円滑化するためのサイン表示等の充実を図ります。 バス事業者が連携した方面別の乗り場の整備を推進します。 		
実施主体	バス事業者、鉄道事業者、 佐世保市（企画部署）	実施時期	短～長期
関係機関	公安委員会、道路管理者		

施策名	(4) -①-iv) バスロケーションシステム等の導入可能性の検討		
実施概要	・中長期的な課題として、佐世保駅前等におけるバスロケーションシステム等の導入可能性を検討します。		
実施主体	バス事業者	実施時期	中～長期

-②すべての人が移動しやすい環境の整備

施策名	(4) -②-i) 低床車両の導入促進		
実施概要	・バスの乗り降りを円滑化するため、利用者のニーズに対応しながら、低床バスの導入促進を図ります。		
実施主体	バス事業者、佐世保市（企画部署）	実施時期	短～中期

施策名	(4) -②-ii) バスに乗り降りしやすい環境の整備		
実施概要	・バスの乗り降りを円滑化するため、支障のある歩道や違法駐車が多い箇所を抽出し、対策を推進します。		
実施主体	バス事業者、警察、道路管理者	実施時期	短～中期

-③多様な交通モードとの連携

施策名	(4) -③- i) パークアンドライド施設や駐輪施設等の充実・活用 (再掲)		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街活性化等の集客施策と連携するなど、パークアンドライド (P&R) の活用促進を図るとともに、需要に応じて安価かつ十分なスペースのパークアンドライド (P&R) 施設や駐輪施設、タクシーベイ等の整備・充実を図ります。なお、観光地の交通として電動自転車の活用方策についても検討します。 		
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、 佐世保市 (企画・都市整備・観光部署)	実施時期	短～中期
関係機関	道路管理者		

-④IC カードの機能拡大

施策名	(4) -④- i) IC カードの更新を踏まえた機能拡大の検討		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・スマートカードの積み増しの利便性向上 (自動積み増し機の増設、コンビニ入金など) や、商業施設での利用機会の拡大など、システム更新をきっかけとした IC カードの機能拡大を検討します。 		
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、 佐世保市 (企画部署)	実施時期	長期
関係機関	タクシー事業者、商店街等		

-⑤地域が連携した各種利用促進策の企画・開発

施策名	(4) -⑤- i) 鉄道駅や停留所等の有効活用		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅や停留所における待合室の快適化や駅舎空間の地域活動への使用提供、役立つ情報提供を図ることにより、乗継等を含め快適で、親しみやすい交通施設を整備します。 ・駐車場等の交通事業者が保有する資産の有効活用を図ります（駅前駐車場を離島観光客増に向けた一時預かりの駐車場として活用する等）。 		
実施主体	佐世保市（企画部署）、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、	実施時期	短～中期
関係機関	地域住民・利用者		

施策名	(4) -⑤- ii) 観光・商業施策等との連携		
実施概要	公共交通利用に関する潜在的な需要を調査したうえで、バス路線再編と併せ、観光関連機関や大学等の教育機関、商店街等との連携による企画乗車券や割引制度の導入、イベント実施など、利用促進策・活用策について検討・実施します。		
実施主体	佐世保市（観光・企画部署）、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	実施時期	短～中期
関係機関	佐世保市（農水商工部署）、観光関連機関、大学、商店街、利用者		

施策名	(4) -⑤- iii) 健康・福祉施策等との連携		
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> ・健康・福祉政策等と連携しながら、免許証返納高齢者を対象としたタクシー料金割引制度の浸透や、バス路線再編と併せ、高齢者の外出機会促進のための地域公共交通の利用促進策・活用策について検討・実施します。 		
実施主体	佐世保市（保健福祉・企画部署）、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者	実施時期	短～中期
関係機関	市民・利用者		

-⑥ホスピタリティーの充実

施策名	(4) -⑥- i) 外国人来訪者等への対応		
実施概要	・世界遺産登録に向けた動向や 2020 年オリンピック・パラリンピックの機会を生かし、地域外や外国からの観光旅客にとって使いやすく、安心できる印象が残る地域交通としての整備を図ります（外国語標記の充実、窓口やタクシーにおける、外国語と日本語の指差し対話シート等の普及を徹底など）。		
実施主体	佐世保市（企画・観光部署） 鉄道事業者、バス事業者 タクシー事業者	実施時期	短～中期
関係機関	観光関連機関 佐世保市外国人観光客ウェルカム協議会 市民・利用者等		

【各施策の実施時期（まとめ）】

基本方針	網形成計画の施策体系		実施時期					
			短期			中期		長期
			H27	H28	H29	H30	H31	H32～H36
(1)	①幹線・支線ネットワークの構築	i) バス路線の「幹線（基幹的な路線）」「支線（補完的な路線）」の仕分け・サービス基準設定	実施・及び適宜見直し					
	②基幹的な路線の利便性改善	i) 基幹的な路線でのダイヤ改善	アクションプランに沿って推進					
	③市民ニーズに対応した補完的な路線の見直し	i) 補完系統の輸送サービスの改善	アクションプランに沿って推進					
		ii) 交通不便地区対策の充実（住宅地等）	アクションプランに沿って推進					
		iii) 交通不便地区対策の充実（郊外）	アクションプランに沿って推進					
④交通結節点の強化とそれを軸としたネットワーク形成	i) 交通結節点の整備・形成	アクションプランに沿って推進						
(2)	①鉄道－バス、鉄道－鉄道の連携による利便性向上	i) 鉄道とバスの乗継や競合区間の利用者選択の拡大	アクションプランに沿って推進					
		ii) 鉄道－鉄道（JRとMR）の連携による利用促進①	企画検討 実施					
		iii) 鉄道－鉄道（JRとMR）の連携による利用促進②	企画検討・調整 実施					
		iv) 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上	企画検討（一部実施） 実施					
	②多様な交通モードとの連携	i) ハーグアウト「ライト」施設や駐輪施設の充実・活用	実施					
(3)	①需要と供給に合ったサービスの適正化	i) 需要と供給に合ったサービスの適正化	アクションプランに沿って推進					
	②競合区間の見直し	i) 中心市街地に乗り入れる各路線の見直しを通じた適正化	アクションプランに沿って推進					
		ii) 相浦方面の路線の見直し	アクションプランに沿って推進					
		iii) 黒髪・もみじが丘、大宮方面の路線の見直し	アクションプランに沿って推進					
		iv) その他路線の見直し	アクションプランに沿って推進					
	③車両運行効率化のための車庫等の既存資源の利活用	i) 事業者間の営業所機能等の融通	アクションプランに沿って推進					
		ii) 新たな車両転回・乗務員交代等の拠点の設置	アクションプランに沿って推進					
	④共通定期券・事業者間の乗継割引の導入	i) 共通定期券・事業者間の乗継割引の導入検討	アクションプランに沿って推進					
⑤労働力不足への対応、労働環境の改善	i) 労働力不足への対応、労働環境の改善	アクションプランに沿って推進						

基本方針	施策	実施時期							
		短期			中期		長期		
		H27	H28	H29	H30	H31	H32～H36		
(4)	①利用者・来訪者に対するわかりやすい情報提供の充実	i) 来訪者に対する情報提供の充実	実施			継続して実施			
		ii) 地域住民・利用者等に対する情報提供・意識啓発の推進	実施			継続して実施			
		iii) 佐世保駅前における乗換・乗継利便性の向上	企画検討（一部実施）			実施			
		iv) バスロケーションシステムの導入検討				企画検討		実施	
	②すべての人が移動しやすい環境整備	i) 低床車両の導入促進	実施			継続して実施			
		ii) バス停の乗り降りしやすい環境の整備	実施			継続して実施			
	③多様な交通モードとの連携	i) バイク・オートライト施設や駐輪施設の充実・活用	実施			継続して実施			
	④ICカードの機能拡大	i) ICカードの更新を踏まえた機能拡大の検討	企画検討			実施			
	⑤地域が連携した各種利用促進策の企画・開発	i) 鉄道駅や停留所等の有効活用	実施			継続して実施			
		ii) 観光・商業施策等との連携	アクションプラン	アクションプランに沿って推進			継続して実施		
		iii) 健康・福祉施策等との連携		アクションプランに沿って推進			継続して実施		
	④ スピタリティーの充実	i) 外国人来訪者等への対応	実施			継続して実施			

8. 計画の達成状況の評価

- 本計画の達成状況の評価は、佐世保市地域公共交通活性化協議会が主体となって実施します。

- 本計画で定めた数値目標の達成状況について評価を行います。このうち、実績値が毎年度把握できる指標については、毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて、適宜、事業の見直しを図ります。計画期間の最終年次にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげます。

- 本計画に位置づけられている各事業については、その進捗状況を毎年度把握するとともに、PDCAサイクルに基づいて必要な見直しを図ります。